



M.O.V.E

Gestaltning av årummet mitt emot stadsparken

Henrik Thuring

Bachelor thesis at the department of urban and rural development
Kandidatarbete vid institutionen för stad och land, SLU
Projekt i landskapsplanering
15hp, vt 2008



EX0282 Projekt i landskapsarkitektur 2008

Handledare:	Lena Dübeck, Landskapsarkitekt MSA/LAR Institutionen för stad och land Sveriges lantbruksuniversitet,SLU
Examinator:	Thorbjörn Andersson, Landskapsarkitekt MSA/LAR
Biträdande examinator:	universitetsadjukt Kerstin Nordin, Institutionen för stad och land Sveriges lantbruksuniversitet,SLU
Title in english:	<i>Designproposal concerning the future development of Fyrisån</i>
Online publication of this work:	http://www.epsilon.slu.se

© Henrik Thuring 2008

Innehållsförteckning

Förord

1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte/mål	1
1.3 Metod	1
1.4 Teori	1
1.5 Problemanalys	1
2 Övergripande analys	2
2.1 Staden Uppsala	2
2.2 Delområden	3
3 Platsanalys	4
3.1 Platsen	5
3.2 Historiskt viktiga byggnader	6
4 Gestaltungsförslag M.O.V.E	7
4.1 Material	11
4.2 Belysning	11
4.3 Vegetation	13
4.4 Tillgänglighet	13
4.5 Bro	14
5 Diskussion	16
6 Referenser	17

Förord

Jag har valt att göra mitt kandidatarbete i form av ett gestaltningsförslag av årummet längs Östra Ågatan. Först och främst vill jag tacka min handledare Lena Dübeck för all den hjälp och stöd jag fått under arbetes gång. Vidare vill jag tacka Karin Åkerblom och Uppsala Stadsbyggnadskontor för de underlag och kartmaterial som jag tilldelats. Tack, ni är underbara.

1. Inledning

Efter tre år som landskapsarkitektstudent har min inställning och syn på staden förändrats. Jag har vid åtskilliga tillfällen tvingats göra ställningstagande gällande stadens utformning och struktur. En plats som för mig alltid haft stor utvecklingspotential är hamnplatsen vid Islandsfallet. Området har flera karaktärsfulla inslag som tillsammans kan fungera bättre. Det ska därför bli intressant att ta sig an denna plats som är ett av Uppsalas vackraste stadsrum.

1.1 Bakgrund

Den 25 februari 2008 publicerades följande artikel i Upsala Nya Tidning: "Nu får arkitekterna tävla om stundan." I artikeln beskrivs det hur Studenternas Idrottsplats och omgivande årum ska rustas upp och få en ny gestaltning. Från Islandsfallet ned till åmynningen vid Fottsund finns det enligt kommunen ett behov av en förändring. Tre arkitektkontor bjöds in till tävlingen med syftet att tillföra nya utvecklingsstrategier för arenastråket och Årike Fyris. Jag har valt att arbeta med en del av utredningsområdet, nämligen stråket längs Östra Ågatan. Mitt arbete kommer löpa parallellt med idétävlingen och min förhoppning är att kommunen eventuellt kan ha glädje av resultatet.

1.2 Syfte/mål

I mitt arbete vill jag undersöka hur stråket längs Östra Ågatan kan utvecklas och förbättras. *Syftet* med arbetet är att skapa ett stråk som fungerar bättre än vad det gör idag. Min ambition eller *målsättning* är att presentera en konkret gestaltningslösning som är estetiskt tilltalande och funktionellt hållbar.

1.3 Metod

Genom att studera rapporter och litteratur har jag skaffat mig förståelse, fakta och stöd för hur hamnområden och kajstråk gestaltas. Jag har genomfört en empirisk undersökning i form av platsanalys och studiebesök till utvalda platser. Därefter har jag utformat ett gestaltningsförslag för stråket längs Östra Ågatan.

Under mitt arbete har jag gång på gång tagit ställning i frågor som rör gestaltningen av Östra Ågatan. Eftersom en specifik analysmetod inte belyser alla gestaltningsmässiga aspekter är det av betydelse att studera platsen ur olika perspektiv. En övergripande analys förtydligar kopplingen till staden samtidigt som en platsanalys belyser platsens specifika förutsättningar. Jag har i min fallstudie valt att granska och analysera material, detaljer och rörelsermönster. Platsernas kaj och kanalstråk har varit särskilt intressanta. Min förhoppning är att dessa studiebesök ytterligare kan fördjupa mina gestaltningsmässiga kvalitéer.

Årummet längs Fyrisån har en historia som är viktig att relatera till. Dan Thunmans föreläsning från kursen LK0020 "Studio stadens gator och torg" med tillhörande litteraturhänvisningar kommer vara av betydelse. Som jag tidigare nämnde kommer jag att ta ställning i en rad sakfrågor som rör utformningen av platsen. Den avslutande diskussionen utgår sedan från hur jag lyckats lösa specifika gestaltningsfrågor och vilka argument jag baserar mina ställningstaganden på.

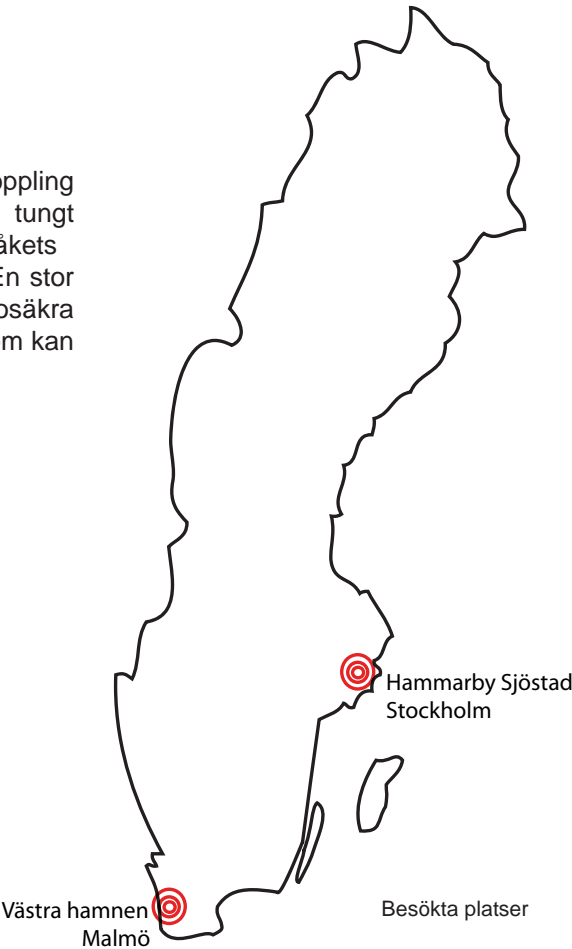
1.4 Teori

Mycket av den information jag tagit del av är grundad på rapporter. Arkitekternas kommentarer och funderingar har varit intressanta att ta del av. Platserna som jag besökt är vattennära områden med ett framåtsträvande, modernistiskt uttryck. Hammarby sjöstad är uppbyggd av en rätlinjig stenstadsstruktur enligt Lindhagenmodellen. Området har ett modernt arkitektonisk uttryck och är ett tydligt avbräck från den tillbakablickande arkitektur som skapats efter 1980-talets postmodernism. Vackra material av bra kvalitet är genomgående i gestaltningen. Närheten till vatten har varit en gemensam utgångspunkt för områdets utformning. (Gatu och Fastighetskontoret Stockholm, 2002)

Västra Hamnen i Malmö var läge för den europeiska bomässan BO01 år 2001. Liksom Hammarby Sjöstad är området ett resultat av att industrialismen tjänat ut. Området har en något inåtvänd strukturell uppbyggnad. Till skillnad från Hammarby Sjöstad har utsikt mot vatten delvis prioriterats bort till fördel för ett vindskyddat närklimat. Området är utformat med målsättningen att skapa en hållbar och attraktiv stadsdel. Individuellt utvecklade fasader och stråk skapar en intressant och social miljö. (Malmö stad, 2003) Västra hamnen har haft flera detaljer med ett uttryckssätt som jag fastnat för. En strikt lamparmartur och utkragade element av sten och trä var inspirationsobjekt i min gestaltning.

1.5 Problemformulering

Islandsbron är en barriär och bidrar till en svag koppling mellan platsen och staden. Östra Ågatan är bitvis tungt trafikerad vilket tydligt inverkar på årummet. Trots stråkets viktiga funktion och placering känns det bortglömt. En stor parkeringsplats skapar utnyttjade ytor som är osäkra kvällstid. Platsen har många karaktäristiska inslag som kan utnyttjas bättre.

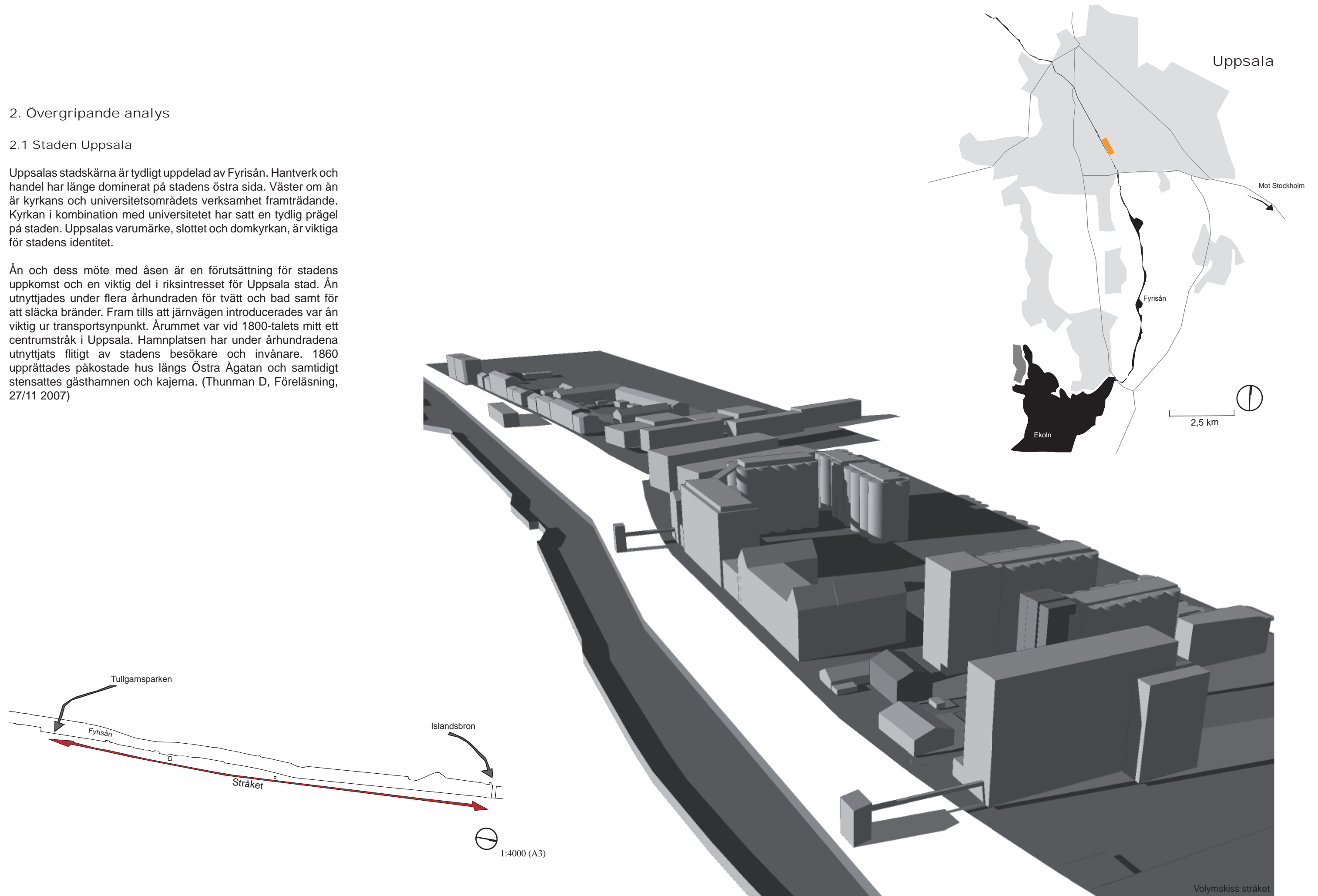


2. Övergripande analys

2.1 Staden Uppsala

Uppsalas stadskärna är tydligt uppdelad av Fyrisån. Hantverk och handel har länge dominerat på stadens östra sida. Väster om ån är kyrkans och universitetsområdets verksamhet framträdande. Kyrkan i kombination med universitetet har satt en tydlig prägel på staden. Uppsalas varumärke, slottet och domkyrkan, är viktiga för stadens identitet.

Ån och dess möte med åsen är en förutsättning för stadens uppkomst och en viktig del i riksintresset för Uppsala stad. Ån utnyttjades under flera århundraden för tvätt och bad samt för att släcka bränder. Fram tills att järnvägen introducerades var ån viktig ur transportsynpunkt. Årummet var vid 1800-talets mitt ett centrumstråk i Uppsala. Hamnplatsen har under århundradena utnyttjats flitigt av stadens besökare och invånare. 1860 upprättades påkostade hus längs Östra Ågatan och samtidigt stensattes gästhamnen och kajerna. (Thunman D, Föreläsning, 27/11 2007)



2.2 Delområden

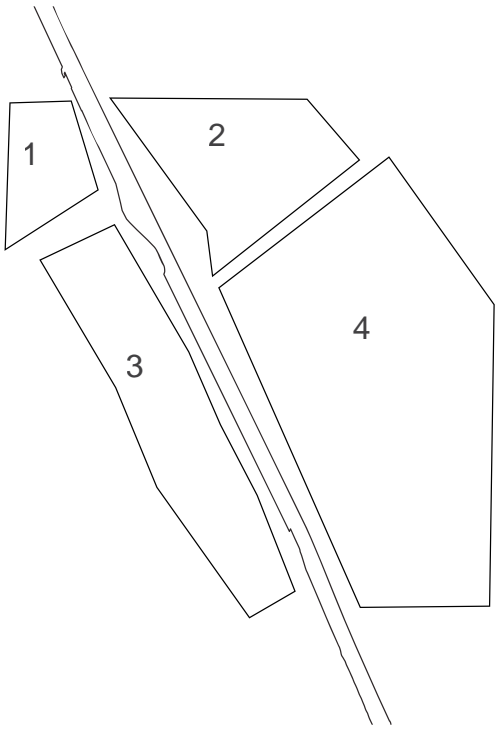


Delområde 1
Närhet till slottet:

Kvarteren har en tydlig prägel av 1600-talets rutnätsideal. Området skiljer sig från den övriga rutnätstaden. Detta beror till stor del på platsens tillkomsthistoria. På 1500-talet var kvarteren vid Fågelsången läge för en slottsträdgård. Rester av dåtidens romantiska luthistoria, till exempel dammarna, finns fortfarande kvar. Kvarteren väster om Fyrisån karakteriseras således av luft och grönska vilket hänger samman med trädgårdens tidigare uppbyggnad och karaktär. (Thunman D, Föreläsning, 27/11 2007)

Trafiksituationen vid Flustret och Fågelsången är ansträngd. Sjukhusvägen och den angränsande Munkgatan är hårt trafikerade stråk. Problem uppkommer vid Islandsbron när cyklister och gångtrafikanter tvingas ta sig över trafikleden. För att förbättra framkomligheten, i synnerhet med tanke på en ökande trafikströmning till och från Uppsala Nya Resecentrum, måste trafiklösningen modifieras och förbättras. Cyklister och gångtrafikanter måste på ett effektivt sätt ta sig till Vretgränd vilket kommer att bli det huvudsakliga gång och cykel stråket mellan stationen och de sydöstra delarna av Uppsala.

1/4000 (A3)



Delområde 2
Rutnätstaden:

Det strikta rutnätsmönstret skapar tydliga entrépunkter längs med årummet. Området är en del av den centrala stadskärnan. Stora delar av distriktet är karaktärlöst och intetsägande. Bäverns gränd utgör en barriär, både visuellt och känslomässigt. En diffus övergångszon från Bäverns gränd till Strandbodgatan binder samman det norra stadsdistriktet med den södra industrikaraktären. Vision Dragarbrunn och Uppsala Nya Resecentrum kommer att ändra distriktets upplevelsevärden. I samband med att Kungsången bebyggs förskjuts stadskärnan söderut, något som kommer påverka området positivt.

Delområde 3
Stadspark och idrottsområde:

Stadsparken är en uppskattad och välbesökt plats i staden. Under 1500-talet anlades en Humlegård åt slottet och platsen användes för odling och bete. (Thunman D, Föreläsning, 27/11 2007) Parkens upplevelsevärde är stort. Öppna och sluta rum skapar olika känslor och intryck. Närheten till Fyrisån är en stor tillgång. Stråket längs ån är ett av Uppsalas mest utnyttjade promenadstråk. Parken ligger intill stadens största arenaområde, Studenternas Idrottsplats. Området är stängt under stora delar av sommarhalvåret. Den säsongsbundna aktiviteten skapar döda ytor och liten aktivitet.

Delområde 4
Kungsången:

Efter järnvägens tillkomst på 1800-talet har området haft en stark tillväxt. 1880 års stadsplan visar hur Kungsången skulle bebyggas ända ner till Kungsesplanaden. Under den senare delen av 1900-talet byggdes området ut till ett renodlat industriområde.

Stadsdelen bebyggs i dagsläget med bostäder men består huvudsakligen av industriverksamhet så som reningsverk, kvarnindustri och bussdepå. Ett program har tagits fram för förnyelse av kungsången. Området ska bli en del av Uppsala innerstad och bör därför utformas stadsmässigt. Den bebyggelse som är planerad stämmer till stor del överens med stadskärnans rutnätsstruktur. Gatorna ska i största möjliga mån anslutas till omgivande gatustruktur. (Blomster & Ringström,1992)

3. Platsanalys

Platsen mitt emot stadsparken har stor potential. Närheten till Fyrisån och intilliggande stadspark gör att området känns intressant och levande. Allt eftersom Uppsala stad växer skapas ett större tryck på de centrala delarna. Den östra delen av Fyrisån kommer att bli ett viktigt stråk in mot stadskärnan. Den planerade ombyggnationen av Studenternas Idrottsplats ökar behovet av årummet ytterligare.

Stråket längs Östra Ågatan är intimt förknippat med staden. Det centrala söderläget gör området attraktivt och tilltalande. Gästhamnen vid Islandsfallet med utblickar mot kyrkan och slottet är en av stadens vackraste platser. Av platsens många karaktäristiska inslag är den blåstålkonstruktionen vid Nordmills AB tydligt framträdande. Tullhuset vid Hamnplatsen och den intilliggande turistbåten Kung Carl Gustav är inslag som ger platsen en identitet. Området ramas in av 1800-talsbebyggelse och byggnader av industriell karaktär. Husbåtarna längs åkanten ger platsen ytterligare karaktär. På den västra sidan av ån är gröskan framträdande. Idag känns området något förbisett och bortglömt. Stora parkeringsplatser skapar ytor med liten aktivitet. Islandsbron är en tydlig barriär som bryter kontakten med de norra delarna av Fyrisån. Den tidvis täta biltrafiken påverkar intrycket av hamnplatsen. Årummets tillgänglighet från öster är något begränsad på grund av den verksamhet som bedrivs i Kungsängen. Genom att öppna upp delar av industriområdet kommer årummet aktualiseras och tillgänglighet göras. Siktlinjer mot vattnet och åsen bryter upp den annars hårda och strikta industrimiljön. Åtgärderna kommer att vara av ytterligare betydelse allteftersom kungsängen bebyggs med bostäder.

stad
park
å
ås



Staden, slottet, kyrkan



Hamnplatsen



Industri och husbåtar

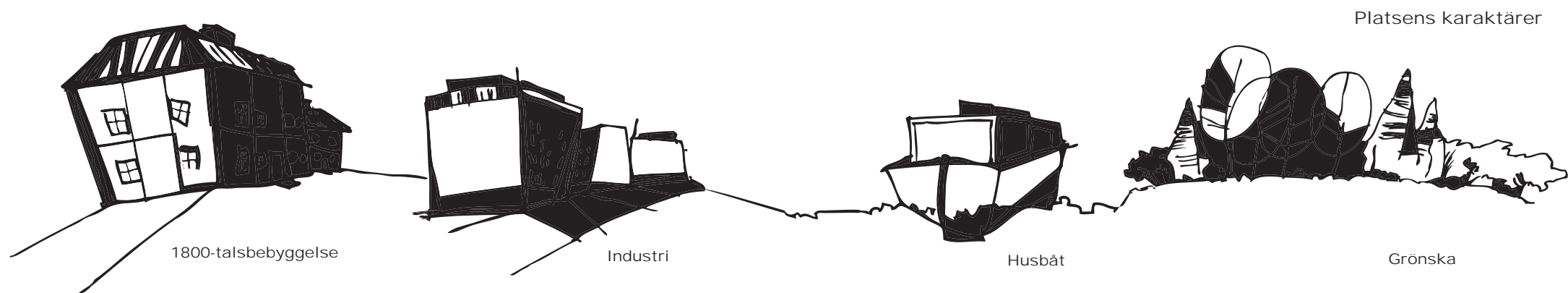


1800-tals bebyggelse

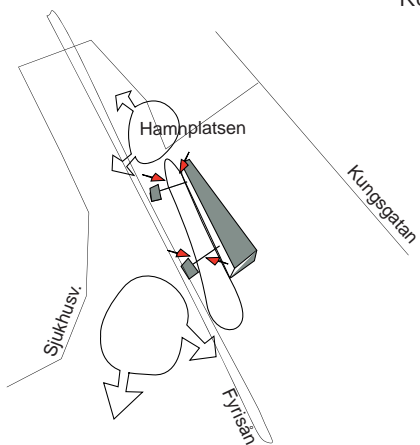


Sjöfart 4

3.1 Platsen

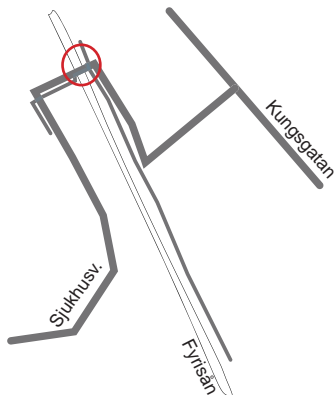


Rymd



Hamnplatsen öppnar upp sig mot staden. Industribyggnaderna påverkar rummet. Den öppna platsen mellan åsen och ån har kontakt med det omgivande slättlandskapet.

Rörelse



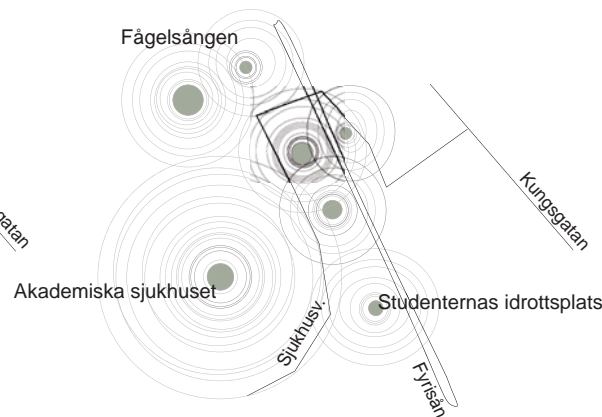
Sjukhusvägen är ett tydligt bilstråk. Gång och cykeltrafikanter korsar stråket vid Islandsbron.

Grönska



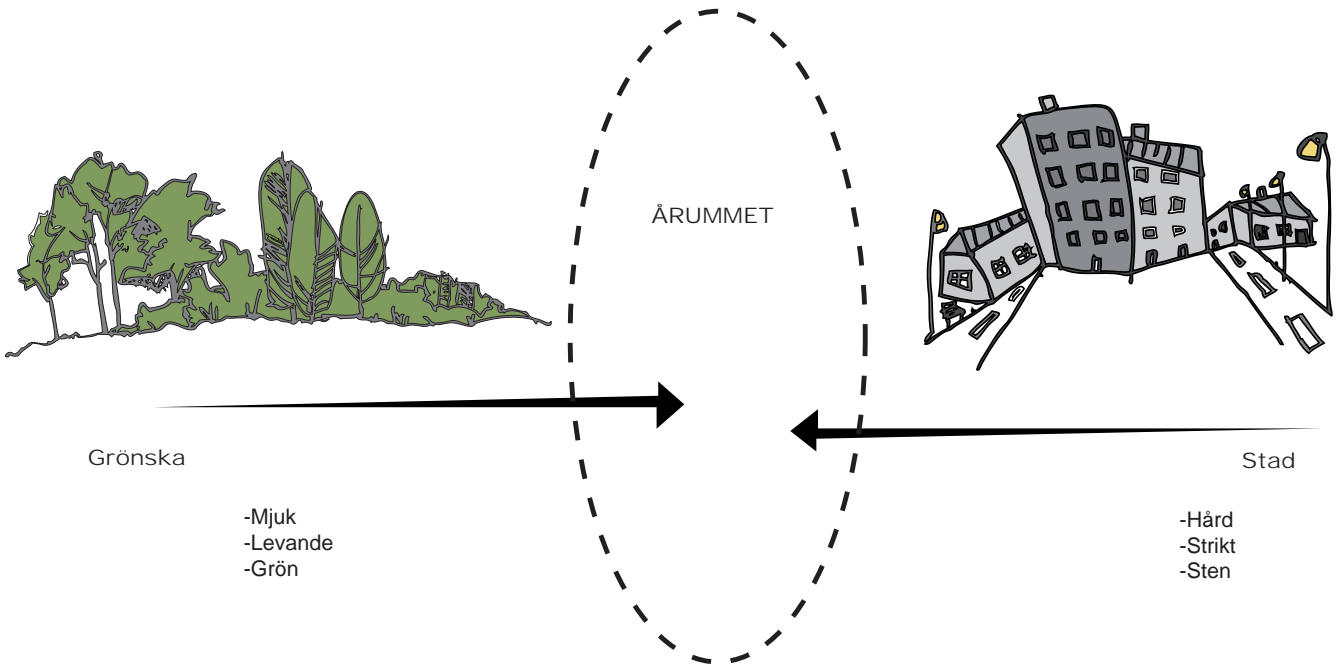
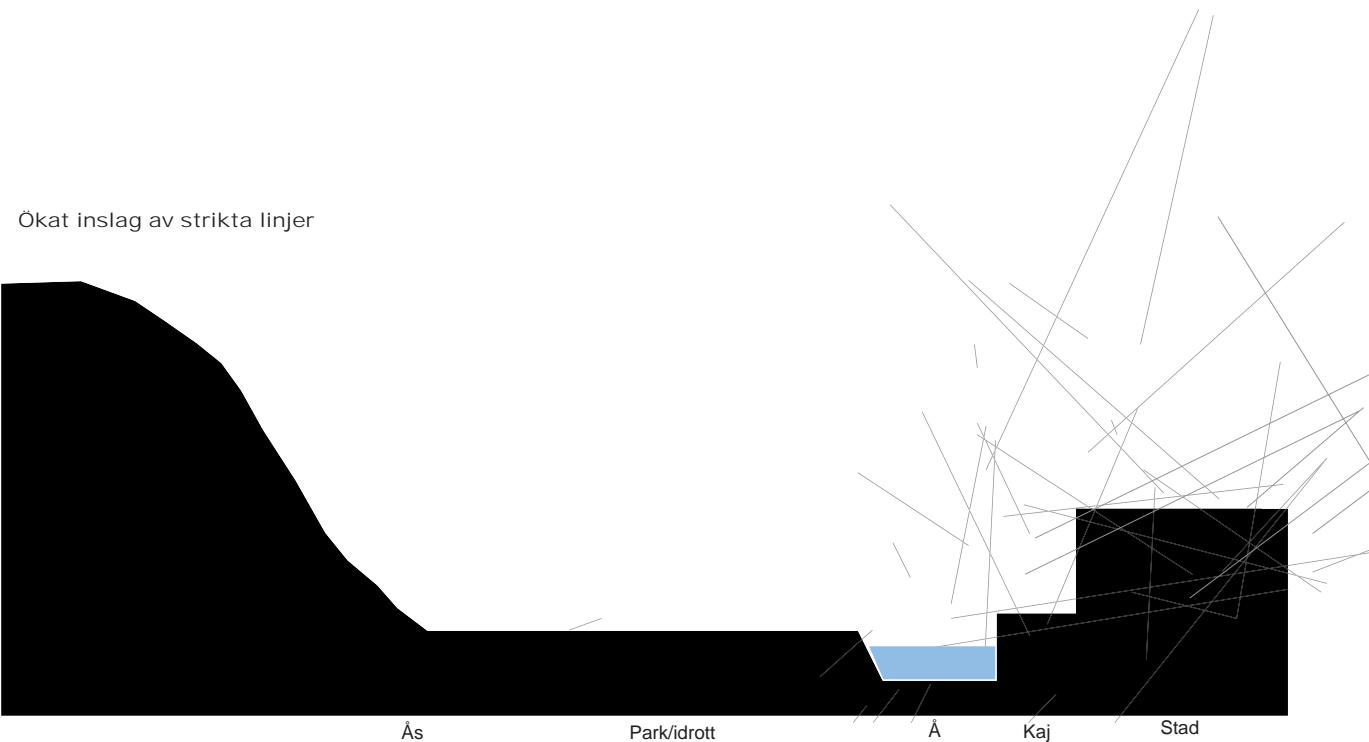
Den västra parksidan kontrasterar mot staden. Åsen är ett viktigt landskapselement med naturlig grönska. En grön passage vid Tullgarnsparken förbinder den västra sidan med den östra.

Mötesplats



Akademiska sjukhuset drar till sig mycket människor. Stadsparken och Fågelsången är mindre mötesplatser. Två nattklubbar, Flustret och Birger Jarl, skapar aktivitet på kvällen.

Ökat inslag av strikta linjer



3.2 Historiskt viktiga byggnader

1 Flustret

Huset är ett välkänt inslag i Uppsala och uppfördes år 1841. Huset har fått sitt namn efter ingången på en bikupa. Flustret var tidigare en populär tillflyktsplats i studentkretsar. Här samlades manliga studenter (kupans drönare, lat person) för att dricka konjak och dagdrömma. Platsens historia återspeglas i dagens byggnad. Husets torn och tinnar gör att byggnaden får ett unikt och eget uttryck. (Thunman D, 1999)

2 Uppsala Ångkvarn (Nordmill AB)

Industriarkitektur från början av 1900 talet. Huvudbyggnaden är uppförd efter ritningar från 1914. Verksamheten startade år 1860 men ingen av dagens byggnader är uppförd tidigare än 1910. Husen är gediget byggda och har ett stort kulturhistoriskt värde. Stora tegelbyggnader med dekorativa detaljer ger ett robust och kraftfullt intryck. (Blomster & Ringström, 1992)

3 Vershuset

Huset uppfördes år 1863 och gavs en vacker och representativ utformning. Av den 1800-tals bebyggelse som finns kvar vid Hamnplatsen är Vershuset mest framträdande. (Thunman D, 1999)

4 Pumpstation för avloppsvatten

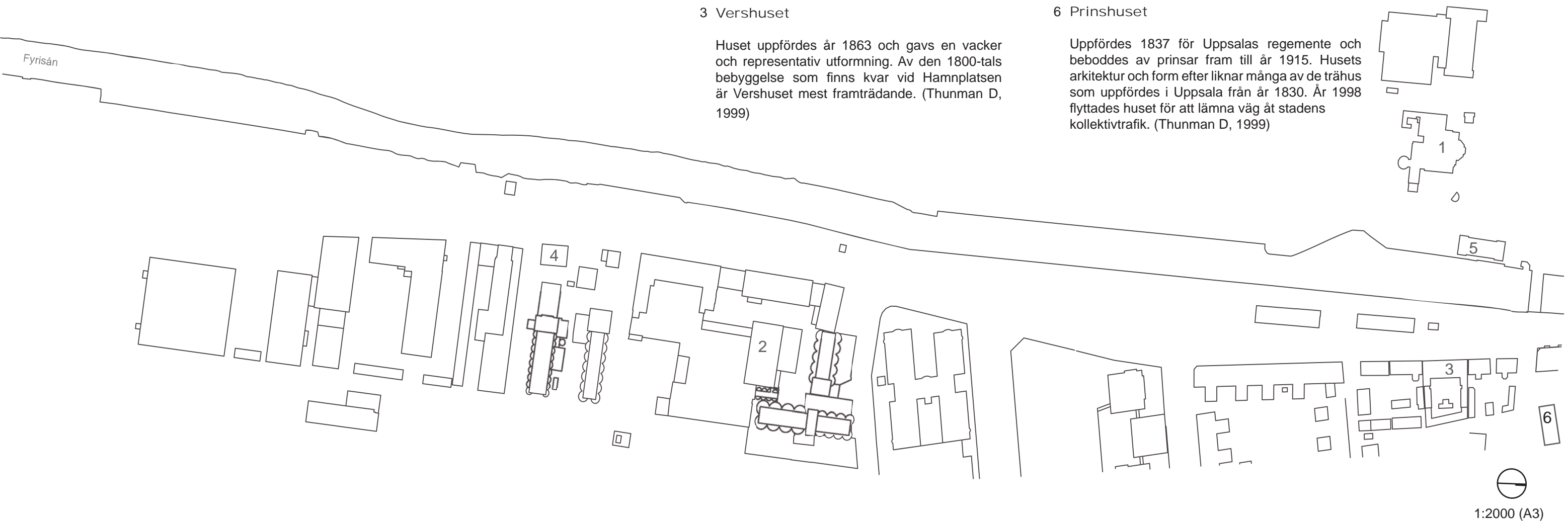
Uppförd 1940 av arkitekt Gunnar Leche. Byggnaden har ett stort arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde. Med ett flackt tak och klassiska detaljer står byggnaden ut från sin omgivning. Huset är en del i ett större reningsverk som tog hand om stadens avloppsvatten. Pumpstationen förbättrade vattnet i Fyrisån vilket skapade en renare hamn och bättre förutsättningar för båttrafik. (Blomster & Ringström, 1992)

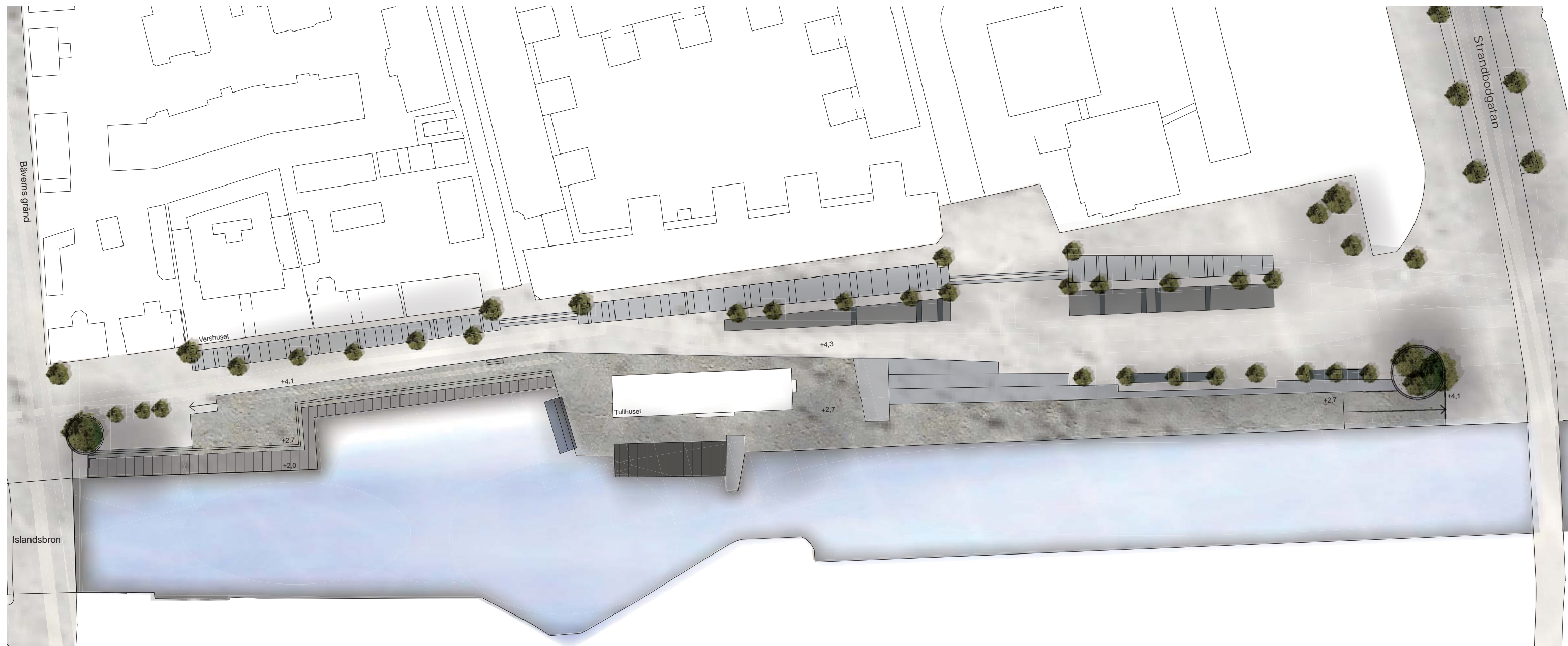
5 Pumphuset

Vacker byggnad i anslutning till Islandsfallet. Var under senare delen av 1800-talet Uppsalas vattenverk men är idag museum. Pumphuset försedde stadens invånare med vatten, avlopp, gas och elektricitet. Vattenverket invigdes 1875 och ritades av arkitekt Adrian Crispin Peterson. ([http:// www.Uppsala.se](http://www.Uppsala.se), besökt 21/04 2008)

6 Prinshuset

Uppfördes 1837 för Uppsalas regemente och beboddes av prinsar fram till år 1915. Husets arkitektur och form efter liknar många av de trähus som uppfördes i Uppsala från år 1830. År 1998 flyttades huset för att lämna väg åt stadens kollektivtrafik. (Thunman D, 1999)





4. Gestaltningförslag Motto: M.O.V.E

Årummet längs Östra Ågatan får en strikt utformning som står i kontrast mot den mjuka grönskan på den västra sidan. Det är viktigt att behålla känslan av kaj och gästhamn. I förslaget lämnas stora delar av den befintliga kajkanten orörd. Den del av kajen som idag är läge för restaurang Santorini föreslås tas bort och ersättas av ett bredare årum med intilliggande småbåtshamn. De inhopp och utstick som förändrar kajkanten utgör inte något större hinder för båttrafiken. Bryggor placeras i förslaget intill hamnen vid Islandsfallet och vid den södra hamnplatsen. För att komma närmare vattnet terrasseras delar av kajen. Restaurang Santorini flyttar in i Tullhusets bottenvåning. En uteservering i söderläge med utblickar mot slottet och kyrkan kan bli en populär mötesplats för platsens besökare. De träd som från uteserveringen skymmer blickfånget mot slottet förnygringsbeskärs alternativt tas bort helt. I anslutning till uteserveringen föreslås en utkragad betongbrygga.

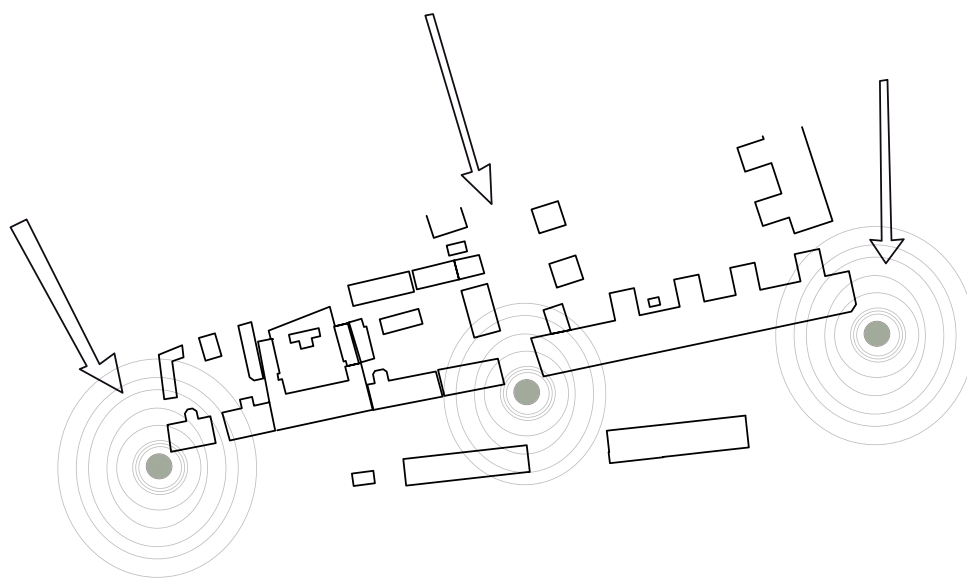
Platsen trappar ned mot Fyrissjön

hänga sola fika träffas lugn snabb rörelse möten vid entré

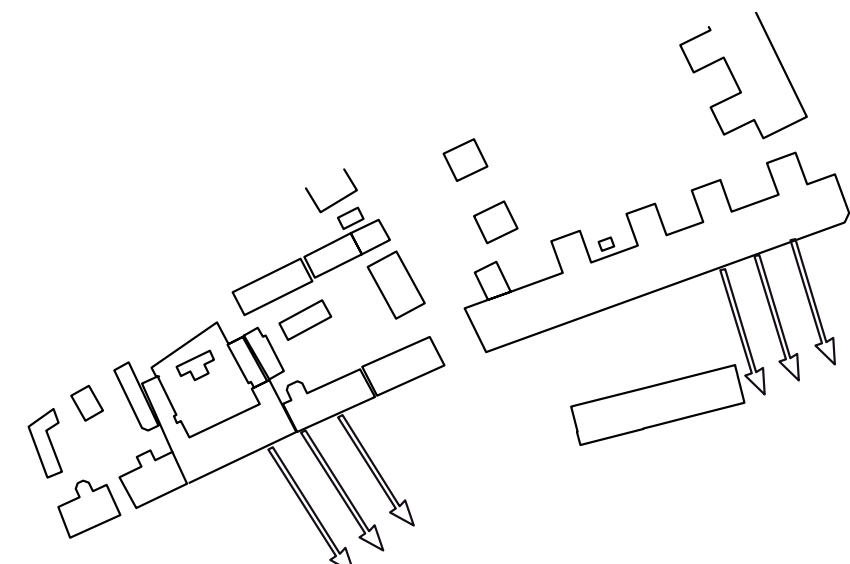


Illustrationsplan 1:1000 (A3)

Konceptidén M.O.V.E grundar sig i att skapa rörelser på platsen. I förslaget får material och vegetation ett rörligt och livfullt karaktärsuttryck. Det mänskliga rörelsen är viktig för hur platsen kommer att upplevas. Rörelseupplevelsen längs stråket blir händelserik och varierande. För att underlätta för gång och cykeltrafikanter skapas en något upphöjd och jämn yta som är till för alla. En ny bro föreslås i förlängningen av Strandbodatan vilket skulle minska trafikflödet på hamnplatsen. Bron bör vara öppningsbar vilket underlättar för båttrafik till och från hamnen. Två cirkelformade växtbäddar omgivna av granit markerar hamnplatsens början och slut. De båda cirklarna blir tydliga entrépunkter till Hamnplatsens nedre plan. Hamnplatsen beläggs med smågatsten. Ett gång och cykelstråk i blank granit skapar riktade rörelsemönster. Förslagets granitstråk är uppdelat och binds samman av parallella granitrader vilket underlättar framkomlighet och orienterbarhet för platsens trafikanter. Stråket fångar upp de riktningar i vilka staden möter årummet. Det uppdelade stråket belyser även platsens entrépunkter och skapar små platsbildningar där en mindre torghandel, likt den på Fyristorg, kan bedrivas.



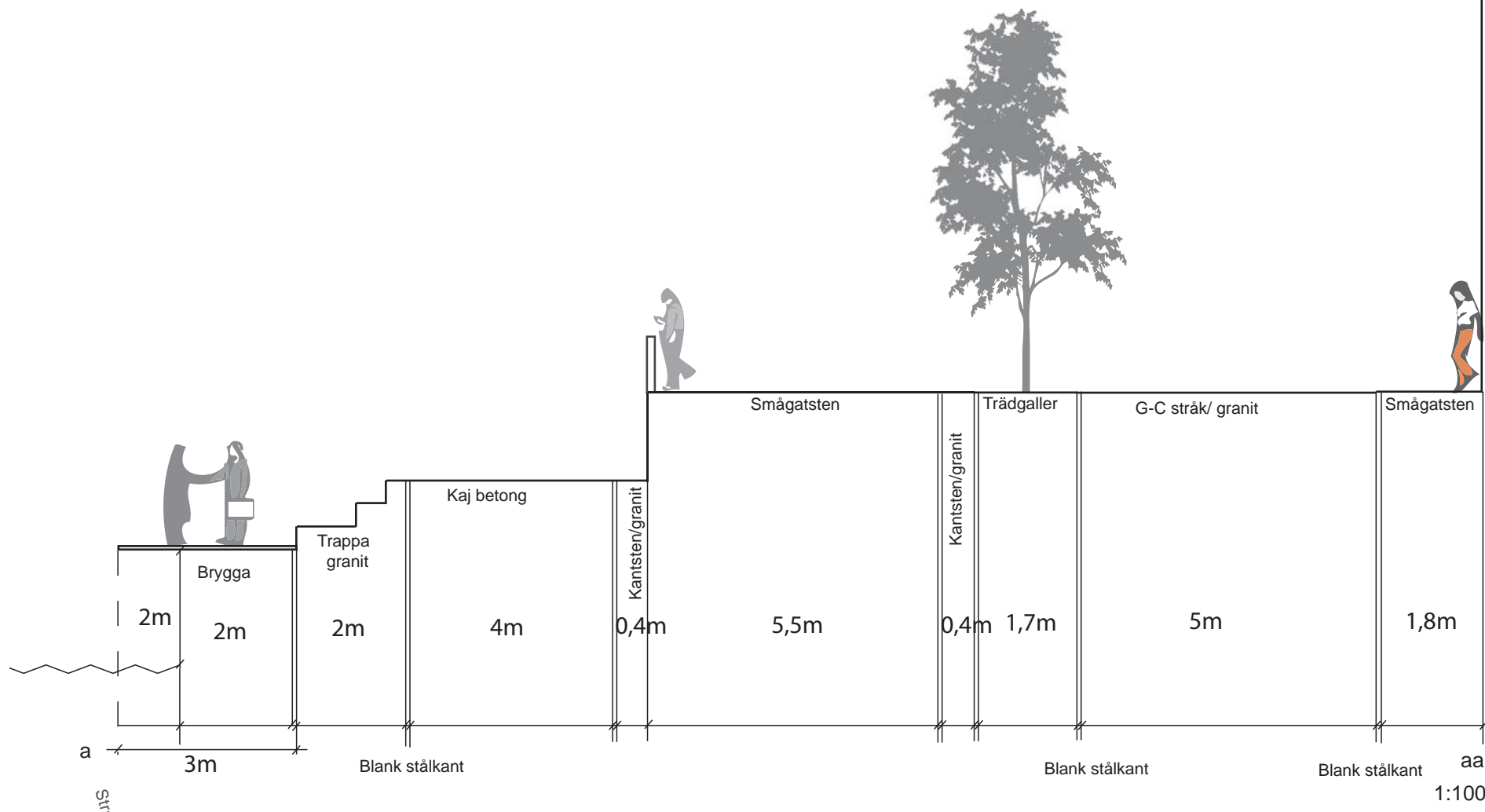
Stråkets tydliga entrépunkter skapar möten och rörelse.



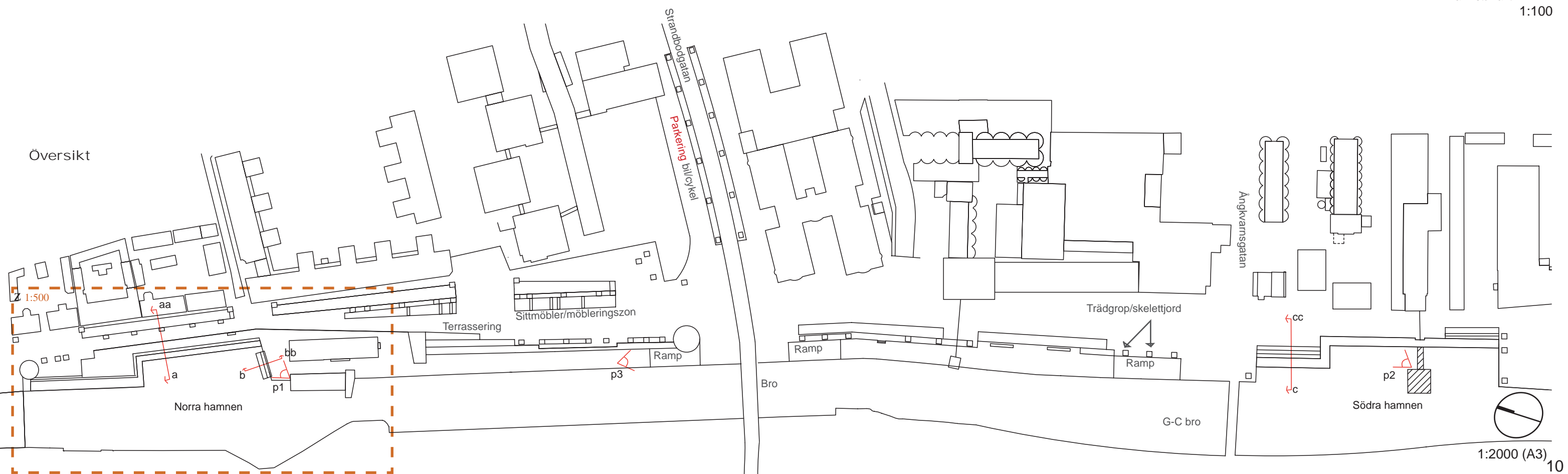
Gestaltningförslaget fångar upp riktningar från staden.



En större cykelparkering föreslås intill kvarteret Hugin. Mindre cykelställ placeras vid stråkets entrépunkter/platsbildningar. Den öppna karaktär som hamnplatsen erbjuder förstärks i förslaget av bron och Tullhuset. För att ytterligare understryka det öppna rummet föreslås två platsgjutna betongelement i anslutning till Hamnplatsens terrassering och uteservering. Platsens karaktärsrika husbåtar, som idag är placerade längs åkanten, flyttas i förslaget något söderut. Eftersom Kungsängen förändras från industri till bostadsområde är det viktigt att understryka platsens tidigare industrikaraktär. Stora ramper intill kajkanten skulle göra den lägre delen längs åkanten tillgänglig för alla. De överdimensionerade ramperna passar väl in i den hårda och hamnlika miljön. De tegelbyggnader som inhyser Nordmills AB föreslås bli läge för små butiker och mindre affärsverksamhet, något som är önskvärt i enlighet med översiktsplanen för Uppsala stad. Den stålkonstruktion som idag är outnyttjad föreslås behållas och blir en del av den södra hamnen.



Översikt





Sommarkväll vid Fyrisån. Den utkragade betongbryggan blir ett annorlunda inslag på platsen.

Perspektiv 1

4.1 Material

De material som föreslås har ett levande karaktärsuttryck och tål intensiv användning. Närheten till vatten är en viktig del i gestaltningen. En blänkande vattenspegel ger ett livfullt intryck. Aspens rörelse i den nybyggda asptrappan i kombination med det kraftfulla Islandsfallet skapar en spännande och nästintill dramatisk plats. Det i regnet blänkande granitstråket kontrasterar mot smågatstenen. En blank stålkant binder samman de båda materialen. Mörka träplankor kombineras med överdimensionerade blänkande skruvar. Föreslagna bryggor och trädäck skapar platser för möten och rörelser. Möbleringszonen beläggs med mörk skiffersten. Sittklossar i rostfritt stål placeras i anslutning till granitstråket. För att skapa en mer inbjudande sittmöbel kan värmeslingor monteras in och användas under vinterhalvåret.

4.2 Belysning

I förslaget används belysningsmaster vilka markerar hamnplatsen och de båda hamnområdena. De mindre platsbildningarna längs stråket inramas av belysningsstolpar. Den strikta och avskalade belysningsstolpen har ett uttryck som stämmer överens med den övriga gestaltningen. I förlängningen av Strandbodgatan är belysningen viktig ur säkerhetssynpunkt. En infälld belysning längs det lägre vattennära stråket inbjuder till promenad även efter mörkrets inbrott.



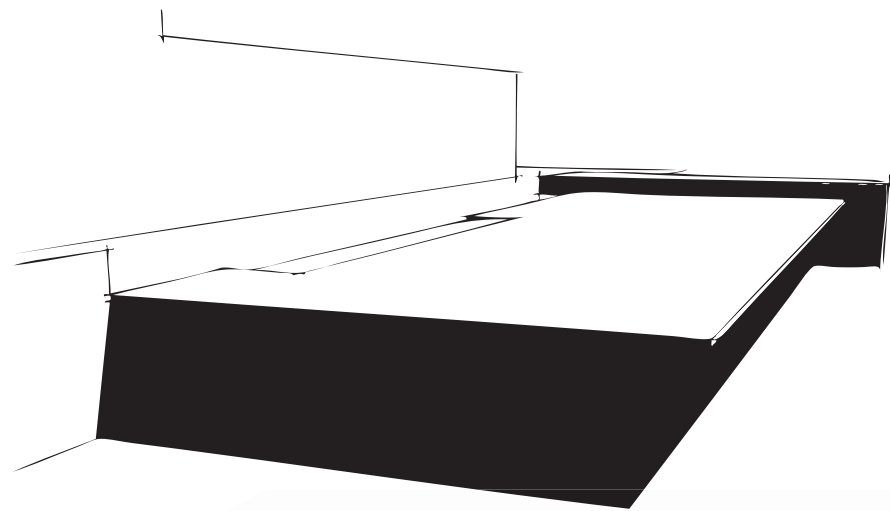
Skiffer



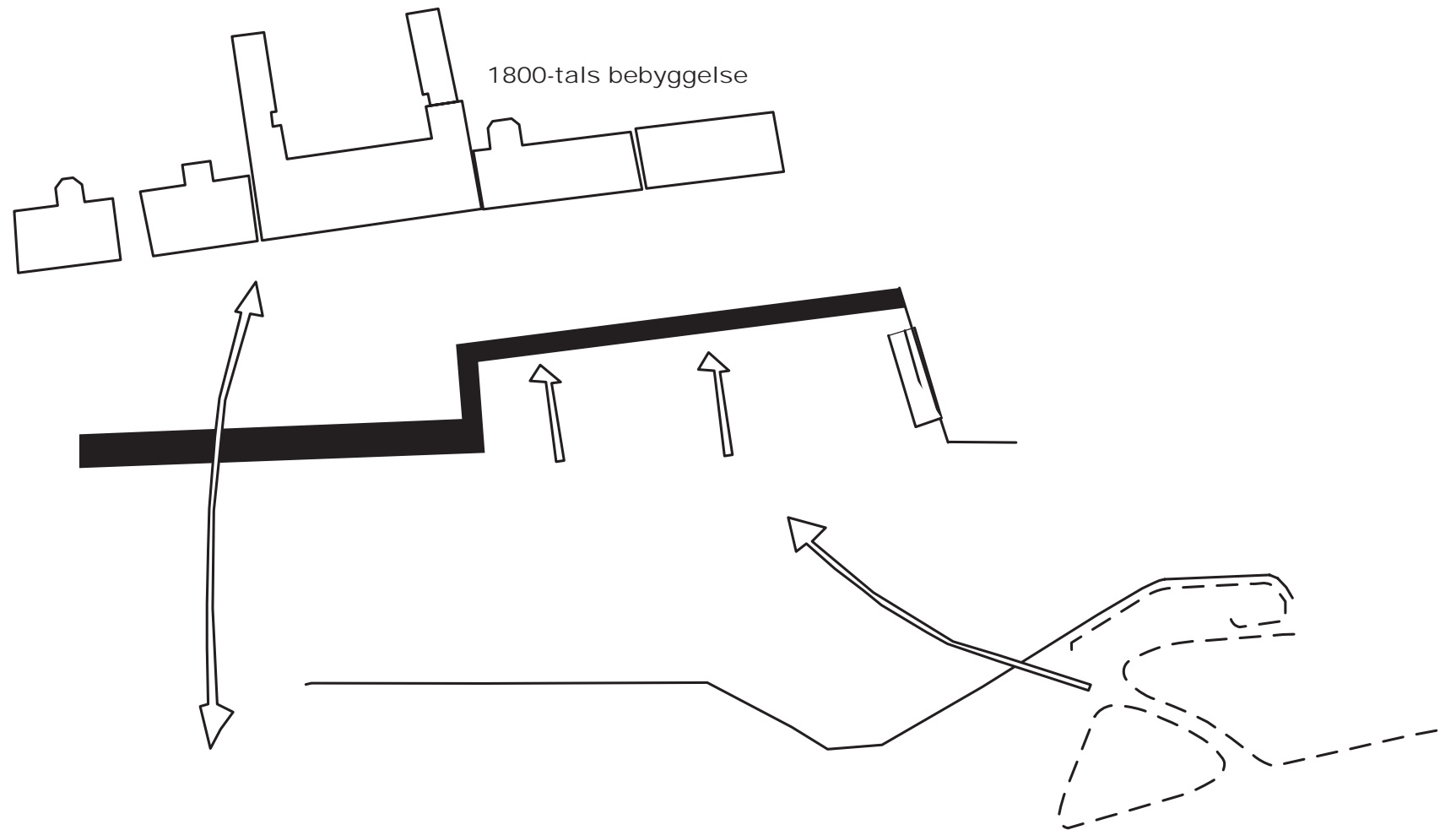
Trädäck



Trappa av granit

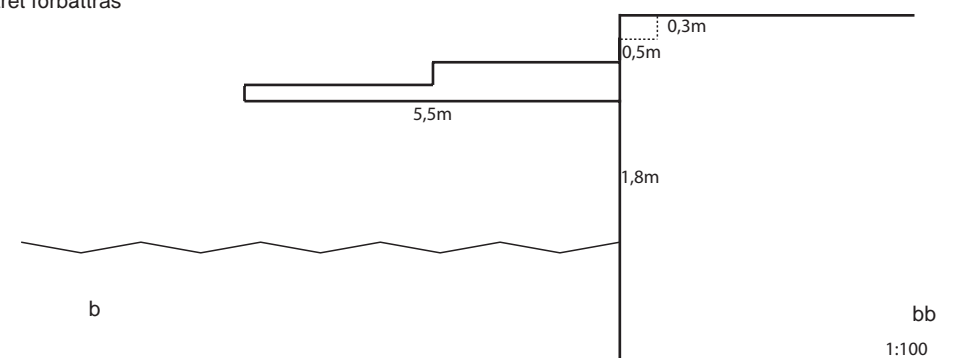


Uteservering i söderläge. Det något upphöjda trädäcket är tillgänglighetsanpassat

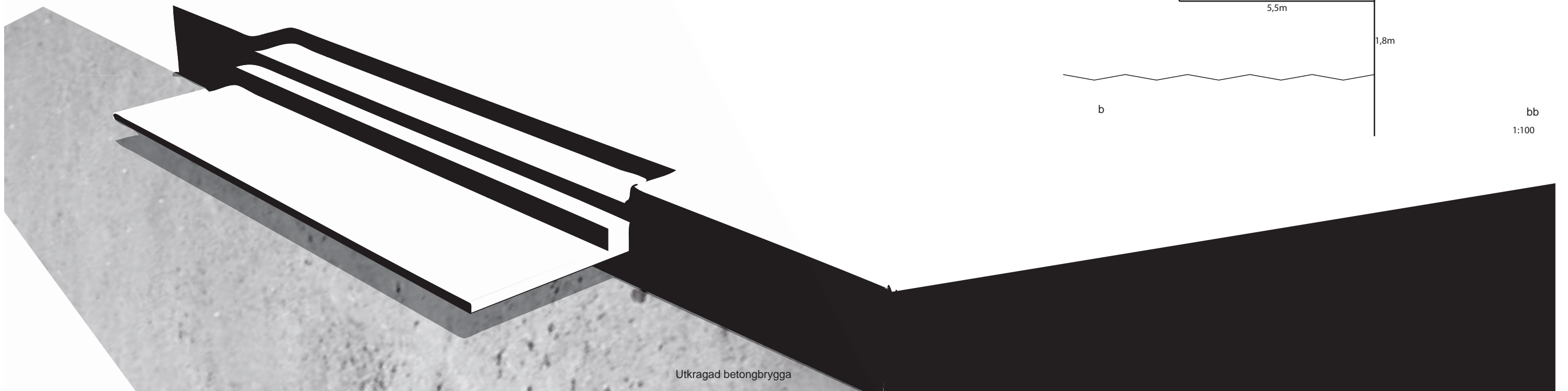


I förslaget vidgas platsen och får en tydligare koppling till 1800-tals bebyggelsen.
Upplevelsevärdet från Stadsparken förskönas och kopplingen till Pumphuset och Flustret förbättras

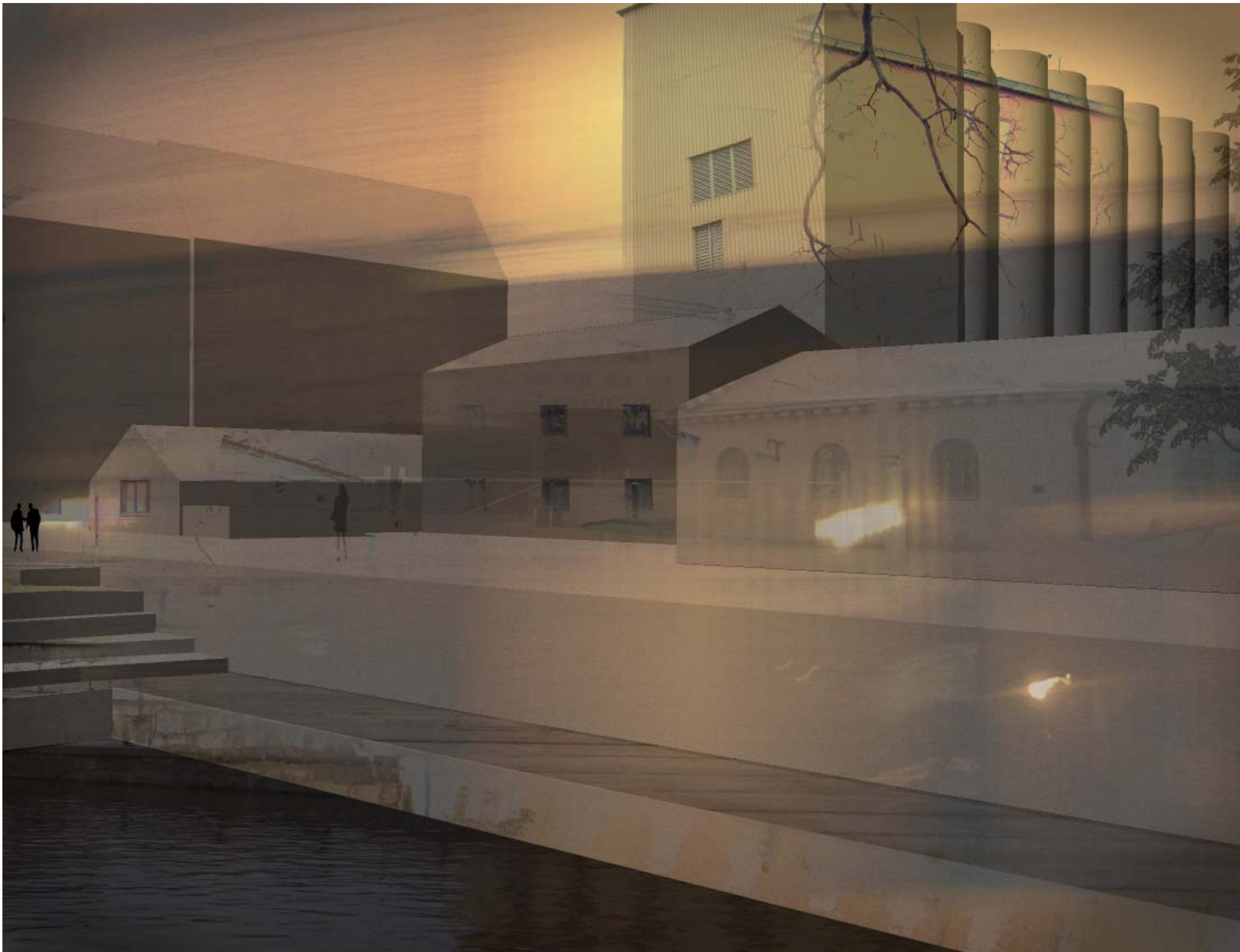
Sektion detalj



bb
1:100

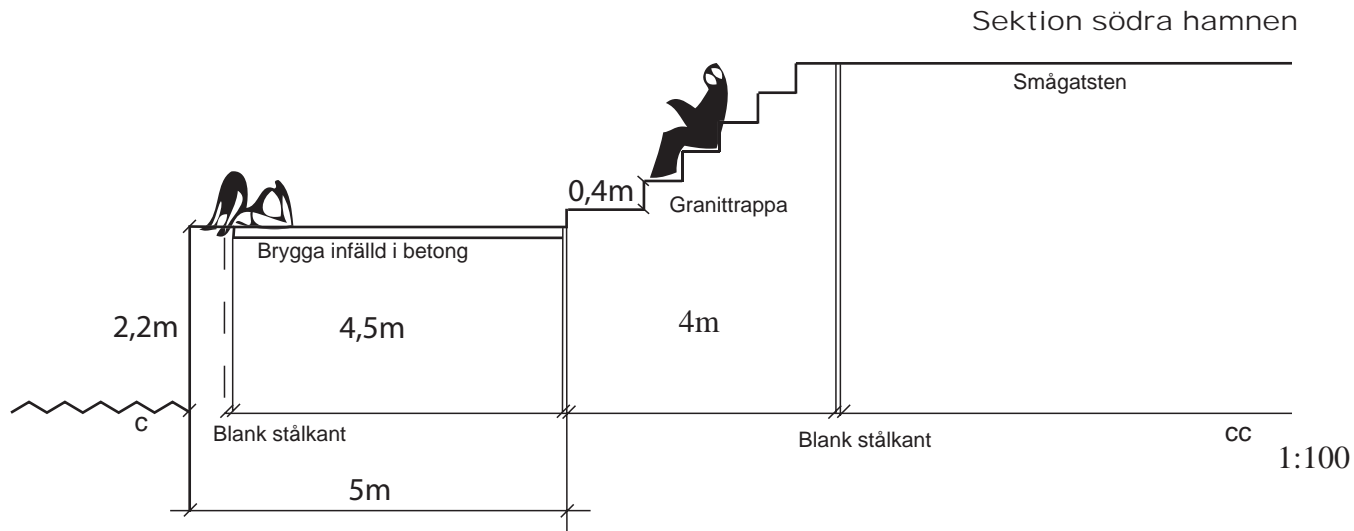


Utkragad betongbrygga



Södra hamnplatsen i kvällsljus. Pumpstationen får i förslaget en central plats i hamnen.

Perspektiv 2



4.3 Vegetation

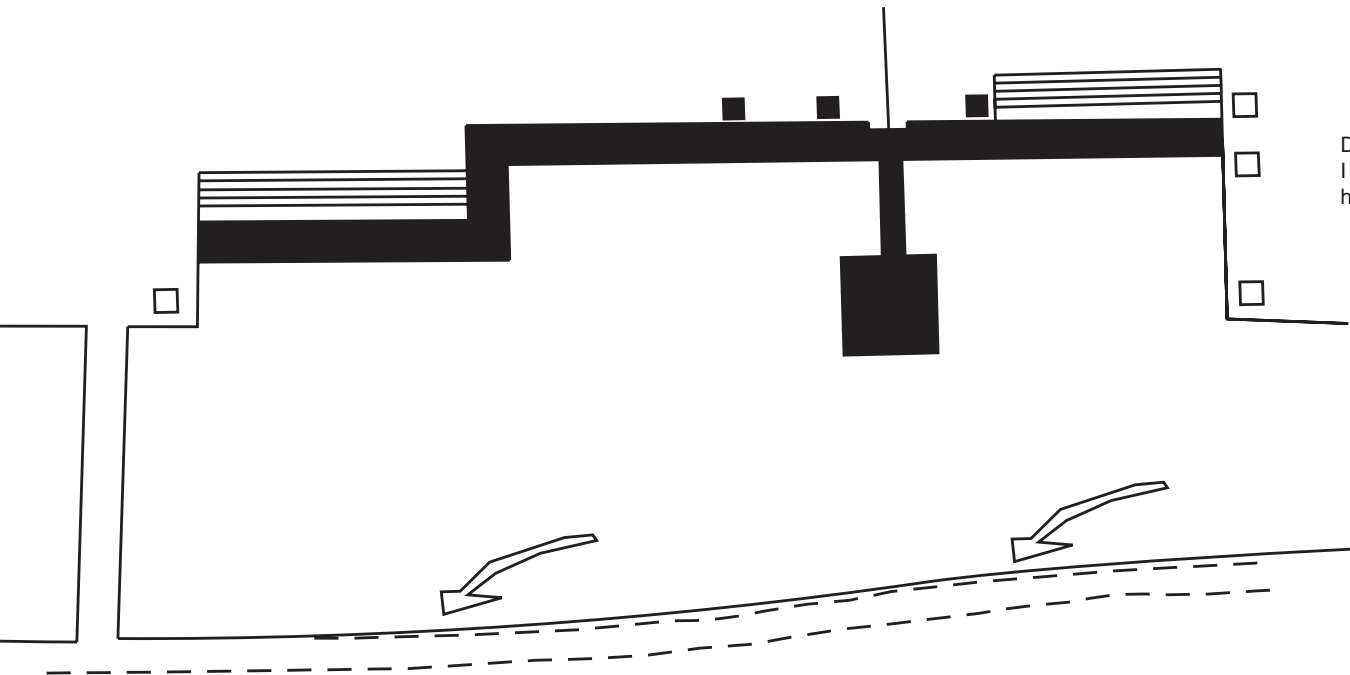
Valet av vegetation är levande och färgstarkt. Alléträden av Mahognykörbär har en något skir karaktär som rör sig i vinden. Platsens vegetation bör kontrastera mot den annars hårda och tunga hamnkaraktären. I förslaget föreslås vårlökar av Scilla och Krokus samt en pålitlig och slitstark marktäckare som undervegetation i de runda växtbäddarna. Solitärträd av uppstammad Gulved markerar Hamnplatsens början och slut.

4.4 Tillgänglighet

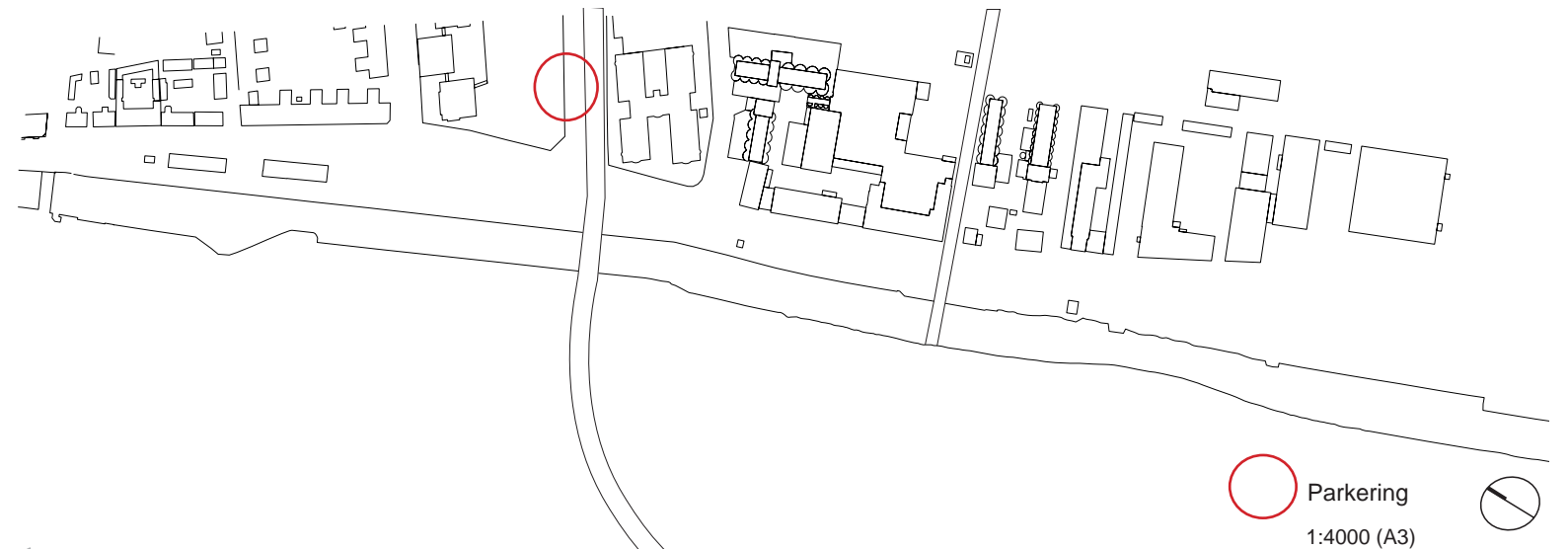
Stråket har få kanter och stora jämna ytor. Ett tydligt granitstråk gör att orienterbarheten längs stråket är god. Handikappanpassade ramper gör det lägre stråket närmast vattnet tillgängligt för alla.



Materialmöte



Det är viktigt att komma nära vattnet, även från Fyrisåns västra parksida. I förslaget vidgas årummet vilket skapar närhet till vattnet samtidigt som hamnen blir mer attraktiv.



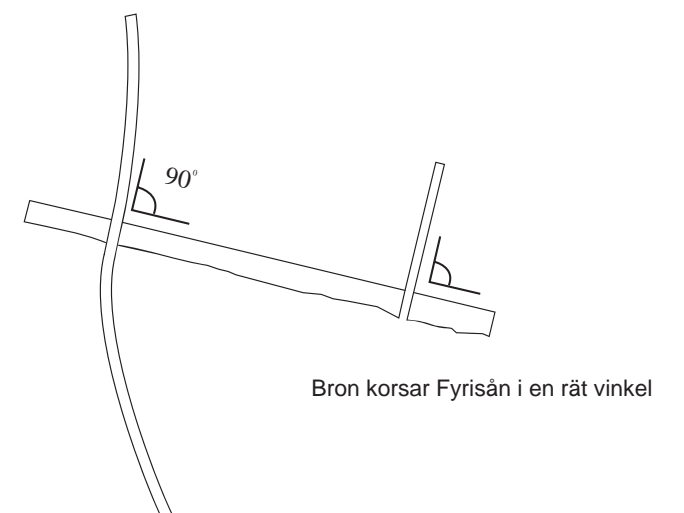
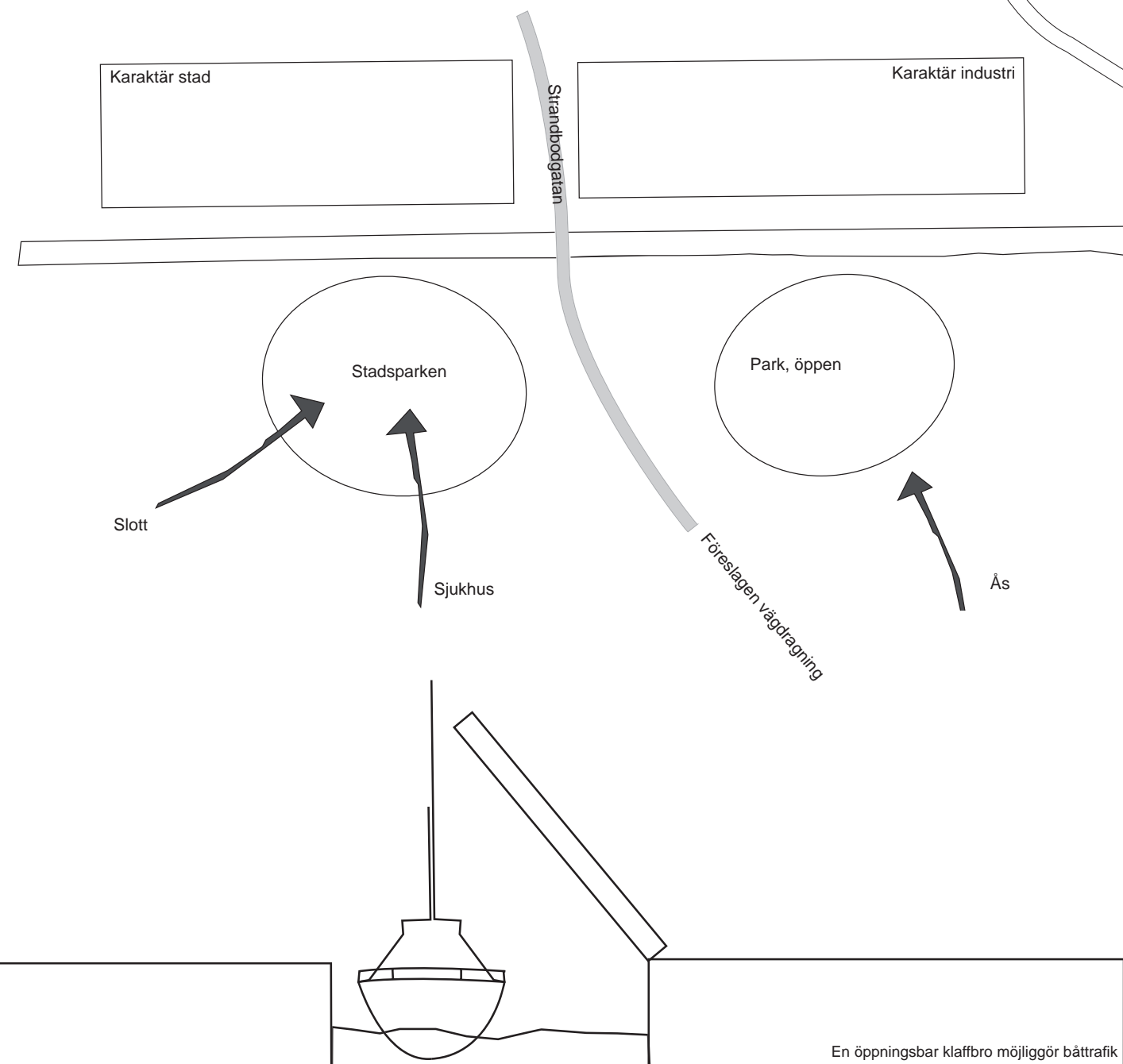
4.5 Bro

För att minska trafiktrycket på Islandsbron föreslås en ny överfart i förlängningen av Strandbodgatan. Det är viktigt att på ett enkelt och smidigt sätt ta sig ut till Kungsängsgatan. I förslaget dras vägen i gränsområdet mellan Stadsträdgården och Studenternas Idrottsplats. Idrottsplatsen föreslås flyttas till den östra sidan av ån. I förslaget byggs Stadsparken ut med en mindre strikt och mer öppen karaktär. Den öppna karaktären ger en föräning om det angränsande slättlandskapet och binder samman stadens grönska med den omgivande naturen. Den artrika lundvegetation som finns i Gejersdalen och på delar av åsryggen kan förhoppningsvis sprida sig ned i parken. Vägdragningen medför att Uppsalaåsen får en tydligare anknytning till parken, staden och årummet. Även Sjukhusområdet och slottet får en bättre koppling till den intilliggande stadsparken.

Den föreslagna bron passerar Fyrisån i en rät vinkel vilket understryker årummets plats i staden. Längs Strandbodgatan finns det möjlighet att parkera längs vägkanten. Vid ytterligare behov av parkeringsplatser anordnas en större parkeringsplats intill kvarteret Hugin. Bron bör vara öppningsbar. Det är en stor fördel att förlänga den befintliga Strandbodgatan. Vägen är idag placerad i en diffus zon mellan två karaktärsdistrikt. Den båttrafik som trafikerar Fyrisån att kommer nära stadskärnan. Vägen får en naturlig plats i årummet och splittrar inte den rumsöppning som hamnplatsen skapar.

Gång och Cykelbro

För att öka tillgängligheten för de boende i Kungsängen föreslås en gång och cykelbro intill den södra hamnplatsen. Bron bör vara öppningsbar och utformas liknande den vid Strandbodgatan.



En öppningsbar klaffbro möjliggör båttrafik



De stora ramperna kopplas till platsens industrikaraktär. En ny bro föreslås i förlängningen av Strandbodgatan.

Perspektiv 3

5. Diskussion

Det finns flera gestaltningslösningar som är inspirerade av mina fallstudier. De besökta platsernas tydliga koppling till vatten var viktig även i mitt gestaltningsförslag. Att skapa terrasseringar ned mot ån är något som var aktuellt genom hela min gestaltningsprocess. Den utkragade betongbryggan är inspirerad av en träbrygga och en växtbädd i Västra Hamnen. Det något upphöjda trädäcket har en mindre ramp som är en tillgänglighetslösning jag noterade vid ett studiebesök i Västerås hamnområde år 2007. Platsernas lamparmaturer har generellt haft ett strikt och avskalat formspråk, vilket var något jag fastnade för.

Till en början kände jag ett stort engagemang men hade svårt att hitta ett koncept som samlade mitt gestaltningsförslag. Jag var länge inne på en strömlinjeformad gestaltning som knöt an till Fyrisån. "Sportbilsmjuka former" var ett begrepp som myntades under arbetets gång. Jag tenderar att rita väldigt raka och hårda linjer, något som var viktigt att försöka komma ifrån i början av projektet. Men hur jag än försökte så blev lösningen inte bra. Efter en hel veckas skissande fick jag slutligen ge upp. Platsen ska ha en hård karaktär och kontrastera mot den mjuka västra sidan.

Att skapa en "shared space" yta var från början min handledare Lena Dübeks förslag. Lösningen uppkom efter diskussioner om hur trafiksituationen vid Islandsbron kan förbättras. Jag tror att förslaget har stora fördelar, inte minst tillgänglighetsmässigt. Rumsbildningen vid hamnplatsen skapar en skön kontrast mot den täta rutnätstaden. Min första tanke var att förstärka platsens karaktär ytterliggare. Ett stort torg skulle sträcka sig ut i årummet och ta in grönskan från den västra parksidan. Jag valde slutligen att prioritera platsens karaktär som stråk, även om jag fortfarande har lite svårt att släppa taget om det storslagna torget.

Kommunledningsmöte 21 April 2008

"Staden växer och är omöjlig att styra. Men med en bra grundstruktur så är det lättare att fatta klocka beslut"

Jeppé Aagaard Andersen 21 april 2008

Den 21 april 2008 fick de inbjudna arkitektkontoren presentera sina övergripande idéer på hur årummet längs Fyrisån bör utvecklas. Materialet skulle användas som underlag till Uppsalas översiktsplan som ska stå klar i slutet av år 2009. På mötet talade Jeppé Aagaard Andersen om stadens skarpa kanter och om att framhäva gränsen mellan stad och grönska. Med en tydlig gräns får växtligheten en plats i staden. Jag tycker att Jeppes resonemang stämmer överens med min tanke på en strikt östra sida som står i kontrast mot en mjukare mer parklik karaktär. Landskapslagets presentation betonade hur svårt det var att se Fyrisån. Sly och annan vegetation skapar en fysisk och mental barriär. Jag har i min gestaltning därför valt att bredda Fyrisån vid den södra småbåtshamnen vilket resulterar i att människor kommer ned till vattnet även från den västra sidan av ån.

6. Referenser

Tryckta källor:

Lynch K, 1960, *The image of the city*, MIT-press, Cambridge

Thunman D, 1997, *1900-talets arkitekturstilar i Uppsala*, Ord&forum AB, Uppsala

Thunman D, 1999, *1800-talets fasader i Uppsala, en historisk översikt*,
Idé och information AB, Uppsala

Rapporter:

Blomster I och Ringström B, 1992, *Program för förnyelse av Kungsängen*, Stadsbyggnadskontoret, Uppsala

BoStad02, 2002, Gatu och Fastighetskontoret Stockholm, Pdf-format,
Tillgänglig:
<http://www.stockholmbygger.se/Templates/2Kolumner.aspx?pld=10>

Branzell A, 1976, *Att notera rumsupplevelser*, Stadens råd för byggnadsforskning,
Liebertryck, Stockholm

Trafikplan 2006 för Uppsala stad, 2006, Uppsala Kommun, Pdf-format,
Tillgänglig:
http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Externt/Dokument/Trafik_o_gator/trafikplan06_kortversion.pdf

Trast. Trafik för en attraktiv stad - Utgåva 2, 2007, Sveriges kommuner och landsting, Pdf- format,
Tillgänglig:
http://www10.vv.se/vag_traf/vgu-trast/trast/index.htm

Västra hamnen BO01området, stad för människan och miljön, 2003, Malmö stad, Pdf- format,
Tillgänglig:
http://www.malmo.se/download/18.d2883b106e53ae64c80002777/malmostad_folder12juni.pdf

Översiktsplan för Uppsala stad, 2003, Stadsbyggnadskontoret Uppsala, Pdf- format,
Tillgänglig:
http://www.uppsala.se/uppsala/templates/StandardPage_3249.aspx

Muntliga källor:

Jeppe Aagaard Andersen, Landskapsarkitekt, Kommunledningsmöte 21 april 2008
Lena Dübeck, Landskapsarkitekt LAR/MSA, SLU, handledare april-maj 2008
Tomas Saxgård, Landskapsarkitekt LAR/MSA, Kommunledningsmöte 21 april 2008
Dan Thunman, Kulturantikvarie, Uppsala kommun, Samtal och föreläsning 27 november 2007

Elektroniska källor:

<http://www.ekostaden.com> (april 2008)
<http://www.stockholm.se/hammarbysjostad> (april 2008)
<http://www.uppsala.se> (april 2008)

Underlagsmaterial:

Uppsala Stadsbyggnadskontor

Bilder